

Dr. TATJANA DELIBAŠIĆ
Jugoslavenski leksikografski zavod
"Miroslav Krleža"
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Izvorni znanstveni rad
UDK: 656.61:338.4
Primljeno: 26.06.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

POMORSKI PUTNIČKI PRIJEVOZ NA JADRANU U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

U radu se najprije razmatra značaj i sadašnje stanje prometnog povezivanja obalnog područja s otocima sa stanovišta privrednog, turističkog i demografskog razvoja, da bi autor zatim ukazao na činjenicu da se kombiniranim prevozu kopno-otoci poklanja premala pažnja i ne koriste dovoljno pozitivni primjeri drugih zemalja. U razvoju nautičkog turizma autor vidi našu dobru šansu s obzirom na svjetske tendencije i privlačnost naše obale, pa pledira za unapređenje te djelatnosti.

1. UVOD

Današnji stupanj razvoja znanosti, tehnike i tehnologije, društvenih, privrednih i političkih saznanja, određuje i pristup sagledavanju značaja i posebnosti mora i pomorstva, kao derivatu posjedovanja i svestranog korištenja tog fenomena prirode. Ovaj pristup uistinu treba sadržavati i odražavati sveukupnost svih ovih razvojnih faktora, koji tek uzeti u cjelini omogućuju sagledavanje pravog i istinskog značenja mora i pomorstva za našu zemlju.

Bez obzira s kojeg polaznog aspekta se pristupilo ovoj analizi, pristup proučavaju i tumačenju treba da bude osuvremenjen. Jer, sam razvoj proizvodnih snaga i sredstava sve nas prisutne obavezuje na razmišljanje i poduzimanje stvarnih i djelotvornih mjera. I baš u ovome pronalaženju prikladnih metoda i shvaćanju svih ovih složenih pitanja vezanih za more i pomorstvo, moguće je stvarno sagledati i ocijeniti koliko smo po svome mentalitetu, ponašanju i ostvarenjima uistinu pomorski narod.

U kontekstu ovih bogatih, brojnih i nadasve složenih pitanja ulazi i turizam kao djelatnost tijesno vezana za more i pomorstvo. Sve značajniji i snažniji proces litoralizacije u koji se uklapa i turistička djelatnost kao svojevrsna industrija koja se koncentrira i buja u primorskim obalnim mjestima i u otočkim naseljima, otvara jugoslavenskom jadranskom području izuzetne mogućnosti i ulogu u privrednom i društvenom razvoju zemlje. Bitnu ulogu u ovome procesu neosporno ima i prometna komponenta, saobraćaj kao činilac i aktivna poluga u razvoju i unapređenju turizma, njegov pokretački faktor, osnovno obilježje turističke pojave i preduvjet turističkog prometa uopće.¹ Saobraćaj se uz to pojavljuje i kao integrativni faktor po prirodi prostorno udaljenih sfera turističke potražnje i turističke ponude, konstitutivni element turističke potrošnje, a slijedom toga i odlučujući faktor pri izboru mjesta, vremena i načina provođenja odmora na turistički način. Danas je uz to sve više prisutna činjenica da se glavnina prirodne i izvedene turističke ponude sve više locira na obalama toplih mora, a sve veći dio maritimnog turizma odvija u obliku plovidbe po moru.²

Tako se postupno i postepeno dolazi i do pitanja utjecaja novije, suvremene pomorske prometne tehnologije koja još bolje i čvršće povezuje kopno s morem i otoke s obalom omogućujući i stimulirajući razvoj raznih selektivnih oblika turizma i pretvarajući u morske luke i ona mjesta koja su geografski čak daleko od obale. Ovdje se neminovno moramo prisjetiti i davne konstatacije engles-

kog građanskog ekonomiste A. Marshalla, aktualne i danas: "dominantna činjenica našeg doba nije toliko u razvoju proizvodnih snaga, koliko u razvoju samoga saobraćaja."³

Sagledavajući suvremene tendencije u razvoju svjetskog turizma i karakteristike jugoslavenskog, posebno jadranskog turizma (jednoobraznost i neelastičnost ponude, odsutnost racionalnih razvojnih programa, neadekvatan razvoj pomorskog saobraćaja kao integrativnog faktora turističke ponude i potražnje i dr.) s jedne strane i mogućnost razvoja jadranskog turističkog područja s druge strane – uistinu su upravo obalna mjesta i otoci razvojne turističke oaze i rezervati za prerastanje dosadašnjeg kvantitativnog u kvalitativni rast jugoslavenskog i jadranskog turizma.⁴

2. OBALNO PROMETNO POVEZIVANJE KAO ČINITELJ PRIVREDNOG, TURISTIČKOG I DEMOGRAFSKOG RAZVOJA OTOKA

Pitanje redovitog, sigurnog, udobnog, brzog i po cijeni pristupačnog pomorskog prijevoza za svaki je otok jedan od bitnih faktora za život stanovnika, njihov opći, ekonomski pa i turistički razvitak. Život i razvoj otoka, koji su morem odvojeni od kopna, ovisan je o brodskim vezama i svaki poremećaj u odvijanju pomorskog obalnog saobraćaja odražava se na svim životnim tokovima.⁵

Kada se na našoj obali prije više od dva desetljeća počelo primjenjivati nova tehnika i tehnologija (uvjetno rečeno) u prometnoj obalnoj prometnoj usluge, posebno na relacijama između obale i otoka, polazilo se od pojednostavljenog stajališta da je dovoljno samo zamijeniti dotadašnje konvencionalno prijevozno sredstvo, klasični brod, novim prijevoznim sredstvom, trajektom. Međutim, ova zamjena koja sa sobom povlači i novu tehnologiju (koja se temelji samo na sagledavanju tehničkog aspekta prijevoza) i novu organizaciju – nije donijela očekivani uspjeh, kako u pravnoj tako i u ekonomskoj oblasti, s obzirom na mentalno ponašanje, strukturu stručnog saznanja i poznavanja praktične optimalne primjene nove tehnologije prijevoza.

Bitna i temeljna činjenica vezana uz primjenu nove prometne tehnologije, koja se provodi u povezivanju kopna s otocima, a predstavlja spajanje dva prometna sustava, pomorskog i kopnenog, jeste da se ovaj prometni sustav ekonomski, organizacijski, tehnološki i pravno poveže s ostalim prometnim granama. Ovaj prometni sustav poznat kao kombinirana, koordinirana ili složena transportna operacija, u znanstvenoj i stručnoj literaturi poznat pod nazivom integralni sistem, koristi nekoliko (tehnički gledano čak i različitih) prijevoznih sredstava (multimodula), pomorskih, cestovnih, željezničkih i zračnih ili pak riječnih i jezerskih. Pri tome svaka dionica puta predstavlja samo jednu, ali nedjeljivu kariku u cijelom ovom prometnom procesu.⁷ Primjena te koncepcije povezivanja pojedinih prometnih grana zahtijeva da svaka od njih izide iz svog dotadašnjeg specifičnog, autonomnog i uhodanog često i tradicionalno zatvorenog okvira djelovanja. Da bi se postigli optimalni rezultati potrebno je razbiti izoliranost pojedinih pri-

organizacija prometa i znanstveni rad. UDK:656.61-338.4. Imljeno: 26.06.1989. Ivačeno: 12.12.1989.

metnih grana i potražiti one oblike udruživanja (horizontalno i vertikalno povezivanje, poslovno dogovaranje) koji osiguravaju sinkronizirano odvijanje složene transportne operacije.⁸

U znanstvenim i stručnim krugovima raspravlja se o primjeni integralnog i multimodalnog sistema isključivo sa stajališta prijevoza tereta. Ekonomski promatrano i prijevoz osoba predstavlja jednu vrstu "tereta", ali specifičnog i suptilnog, za čiji se prijevoz naplaćuje vozarina kao izvor prihoda od pružene prometne usluge. Ostaje ipak činjenica da prijevoz osoba nosi u sebi određene osobitosti koje ga odvajaju od prijevoza neživog tereta. Međutim, nameće se logično pitanje da li se može zanemariti prijevoz od oko 5 mln osoba (samo ukrcaj) koji se koriste ovim integralnim i multimodalnim načinom prijevoza. Naime, uspostavljanjem trajektnog prijevoza uvodi se Ro/Ro sistem za motorizirane turiste, odnosno Walk on/Walk off sistem za nemotorizirane turiste i putnike i nemotorizirani teret.

Prijevoz osoba treba udovoljavati zahtjevima udobnosti, sigurnosti, brzine i pristupačnosti cijena. Posebno su osjetljive one točke u prijevozu gdje se odvija fizički prekid putovanja i obavlja promjena prijevoznog sredstva. Osim fizičkog prekida događa se i ekonomsko-organizacijski prekid pri osiguranju nove rezervacije, izboru novog prijevoznog sredstva, kupovini nove vozne karte i pronalaženju nove priključne veze.⁹

U okviru ovog prometnog sustava problem se javlja i zbog različitih prijevoznih kapaciteta pojedinih prijevoznih sredstava. Dok brod može npr. ukrcati i do 300 putnika i turista, kapacitet autobusa je znatno manji i kreće se između 30 do 40 putnika. Da bi se bez poteškoća savladao prijevoz od vrata do vrata (door to door) potrebno je postaviti i do 8 autobusa za prijevoz brodskih putnika na kopnu do turističkih odredišta. Praksa, međutim, pokazuje da nije moguće u danom trenutku i u danom mjestu osigurati toliki broj autobusa.

Rješenje ovog pitanja posebno je značajno kod prijevoza stranih turista koji u jednokratnom transferu, koristeći razna prijevozna sredstva moraju od mjesta polaska (rezidencije) do konačnog mjesta dolaska (odredišta) obaviti i do desetak operacija, bilo ukrcaja bilo iskrcaja. Pri tome treba voditi računa da se istodobno obavlja i operacija prijevoza i prijenosa prtljage, koja se s obzirom na predmet prijevoza, najčešće obavlja ručno.

U svijetu je uobičajena praksa da se povezuju razne prometne grane s time da se tržištu nudi jedinstveni prijevozni servis bez obzira na pojedinu užu, prevladavajuću specijalizaciju prijevoza, zastavu broda ili nacionalnu pripadnost cestovnog, zračnog ili željezničkog prijevoznog sredstva. Kombinirani prometni sustav koristi jednu putnu ispravu za cijeli prevaljeni put bez obzira koliko će se prijevoznih sredstava promijeniti tokom putovanja. Ove pogodnosti stimuliraju kretanje osoba te se ekonomski račun traži u velikim brojevima, velikoj proizvodnoj seriji, kada troškovi eksploatacije opadaju po jedinici prijevoznog kapaciteta.¹⁰

Međutim, u nas svaka pojedina prometna grana posluje nezavisno od druge, ne postoji ni jedinstvena ni povezana tarifa, pa ni zajednička informativna služba. Iz ovog su ciklusa potpuno izostavljene i lučke radne organizacije (posebno putničko-teretni terminali) kao i pomorske agencije i špedicije. Djelomična primjena integralnog i multimodalnog sustava postoji kod nekih putničko-turističkih poduzeća kao npr. "Atlasa", "Dalmacijaturista", "Kompasa", "Kvarner-Expressa" ili JAT-a (Air-Lift). Međutim, svaka od tih RO posluje u svom djelokrugu rada bez suradnje s ostalim sudionicima u lancu. Sredstva se ne koriste optimalno jer su poduzeća usmjerena na transfer i organizaciju prijevoza svojih turista. Individualni turisti pak sami biraju način prijevoza.¹¹

Za snažniji razvoj turizma, posebno na jadranskom području s obzirom na mnogobrojne komparativne prednosti i osobujne prirodne i povijesne atraktivne vrijednosti te ambijentalne pogodaje malih primorskih priobalnih i otočkih mjesta – vrlo je važno pitanje primjene integralnog i multimodalnog sustava u prijevozu putnika i turista. Ali na način kako se ovaj sustav prijevoza primjenjuje u svijetu: da služba bude tako organizirana da se uspostavi i ponudi tržištu cjelovita prometna usluga, jedinstven prijevozni servis.

Jer, turizam, naime, preko zahtjeva i potreba turista, korisnika prijevoza, potiče i teži prema međugranskom povezivanju prometa u cilju ostvarenja jedinstvenog procesa proizvodnje prijevoznih usluga. Za potrebe turista, a i drugih putnika, a time i za ostvarenje većeg udjela u turističkoj potrošnji, poduzeća raznih prometnih grana treba da se sve češće i tješnije povezuju i udružuju radi održavanja zajedničkih linija na pojedinim pravcima (kombinirani linijski prijevoz s usklađenim prijevoznim kapacitetima) i po jedinstvenom redu vožnje i tarifama, uz objedinjavanje prijevoznih kapaciteta radi njihove racionalnije eksploatacije tokom cijele godine. Time se ostvaruje veća efikasnost prijevoza i podiže vrijednost i kvaliteta turističke usluge sa krajnjim ciljem stvaranja većeg društvenog dohotka koji uz ekonomske uključuje i ekološke, etičke i općedruštvene elemente.

Prema ekonomskoj teoriji postoje dvije vrste, dva organizacijska oblika u prijevozu: putem kooperacije između prometnih poduzeća različitih grana prijevoza, ili da jedno poduzeće organizira prijevoz svojim različitim prijevoznim sredstvima, kao i da obavlja cjelokupan posao prijevoza sredstvima uzetim u zakup od različitih prijevoznika. Ovakav sistem kombiniranog prijevoza unosi i suštinske promjene u koncepciju organizacije i prometne poslovne politike. Ovo se posebno odnosi na pitanje unutrašnje organizacije poslovanja u smislu prilagođavanja organizacije tehnološkom procesu i mijenjanju strukture i funkcije organizacijskih jedinica u pravcu koncentriranja prometa. Sve se ovo manifestira kroz težnju za povezivanjem s ostalim prometnim granama i razvijanjem kooperacije unutar grane (horizontalno povezivanje) ili vertikalno povezivanje s privredom i ostalim korisnicima prometnih usluga.¹²

Činjenica ostaje da se u nas lakše i bezbolnije prihvaća tehnička inovacija, ali vrlo teško i sporo mijenja stil i mentalitet rada i organizacija. A tehnološki napredak nije nezavisna varijabla u odnosu na sve ostale procese koji predstavljaju jedinstven integrirani ciklus.¹³

Tržište je ekonomski fenomen, a ekonomija znanost o društvenim odnosima u procesu proizvodnje, razmjene raspodjele i potrošnje materijalnih i nematerijalnih dobara i usluga. Primjena zastarjelih sistema poslovne aktivnosti u pravilu rada inertnost koja se manifestira u slabom poznavanju tržišnih kretanja i nekoordiniranom i neefikasnom poslovanju. Primjena tržišne koncepcije poslovanja i privređivanja je pak vrlo složen proces i ne može se postići samo reformom ekonomskog sistema – donošenjem novih zakona. Usporedo s ovim procesom valjalo bi reformirati i shvaćanja i ponašanja – što je često teži zadatak.¹⁴

Primjena multimodalnog i integralnog sustava i u oblasti prijevoza osoba stoga je vrlo aktualna, te nije ekonomski i društveno opravdana samo sa stajališta unapređenja i proširenja turističkog tržišta već i poboljšanja života na otocima koji iz godine u godinu bilježe negativna demografska kretanja.¹⁵ I baš u ovoj oblasti dolazi do izražaja dvojnost prirode prometa i kao privredne djelatnosti, a i kao javne službe.

Pitanje integralnog prijevoza potrebno je, međutim, sagledavati i sa stajališta općenarodne obrane na moru. Morska granica je, naime, duga i otvorena, pa ako se uzme u obzir samo jedan činilac, populacija otoka, sigurno je da će suvremeno prometno povezivanje spriječiti depopulaciju, kao bitan preduvjet da općenarodna obrana na moru bude brža i efikasnija, sposobna da uspješno intervenira u bilo kojem trenutku.¹⁶

3. KOMBINIRANI PRIJEVOZ KAO FAKTOR RAZVOJA MEĐUNARODNOG TURIZMA

Tržište kombiniranog prijevoza za nas je novo tržište prijevoznih usluga na kojem prometne grane, posebno pomorski promet, mogu osigurati mnoge korisnike za svoju ponudu i time

svoje prijevozne kapacitete potpunije zaposliti oslobađajući se stranih, često izrazito neglašenih konkurentskih tržišta.

Koristeći povoljan geografski i geoprometni položaj koji pruža more, i naš položaj u odnosu na zaleđe, mogli bismo imati još više uspjeha u osvajanju ovog tržišta kombiniranog prijevoza, barem za naše vlastite potrebe, čime bi se jednim dijelom oslobodili ovisnosti o stranom tržištu. Sve pravce (npr. tranzit s podunavskim zemljama), sve vrste tereta i jače uključivanje kombiniranog prijevoza u prijevoz putnika i turista, treba još dobro istražiti i utvrditi plan dugoročnije politike plasmana naših pomorskih, a u okviru ovih i kombiniranih prijevoznih usluga.

Suvremena tehnologija kombiniranog prijevoza zahtijeva da se nekadašnja konkurencija između pojedinih prometnih grana zamijeni prostornom, vremenskom i privrednom suradnjom i zajedničkim nastupom na unutrašnjem i međunarodnom tržištu prometnih usluga. U koordiniranom radu na organizaciji kombiniranog prijevoza, međutim, trebali bi sudjelovati i pomorski brodari, željeznica, avioprevoznici i svi ostali zainteresirani faktori, među kojima i turističke RO.¹⁷ Ipak, presudnu ulogu imaju korisnici ovih prometnih usluga, putnici i turisti, koji prije donošenja bilo koje odluke treba da pažljivo usporede sve prednosti i nedostatke koje može da pruži kako domaća tako i strano tržište prometnih usluga.

U nas se mješoviti prijevoz ipak primjenjuje prije svega u prijevozu robe, a manje u prijevozu osoba. Ovakav pristup kojim se izostavlja prijevoz osoba u sustavu kombiniranog prijevoza može negativno djelovati na kretanje turista i ostvarenje turističkog prometa. Stoga bi kombinirani prijevoz, koji je u tradicionalno razvijenim turističkim zemljama uobičajena pojava, trebao postati sastavni dio i naše turističke ponude, za koji turističke organizacije već sada raspolažu značajnim prijevoznim kapacitetima, kako kopnenim tako i morskim.¹⁸

4. POMORSKO-TURISTIČKA PLOVIDBA NA JUGOSLAVENSKOM DIJELU JADRANA

Sve veći raspon turističkih motivacija doveo je do pojave novih oblika turističkog prometa od kojih se pojedini izdvajaju nizom posebnih obilježja i jačom dinamikom razvoja. Među njima posebno mjesto pripada pomorsko-sportskoj plovidbi, za koju se udomaćio naziv nautički turizam.¹⁹ Radi se o skupu aktivnosti, pojava i odnosa koji nastaju iz plovidbe morem i stacionarnog boravka na moru i na vodi uopće, domaćih i stranih turista u vlastitoj i tuđoj organizaciji, ali uvijek s turističkom nakanom (A. Apolonio) – more se koristi kao temeljni, prirodni prometni medij, ali i kao prometno rekreativno područje. Razvoj ovog oblika pomorsko-turističke potražnje logična je posljedica niza činitelja: veći dio cjelokupnog turističkog prometa u svijetu usmjeren je prema obalnom moru, a i Jugoslavija za ovu djelatnost posjeduje vrlo prikladan jadranski akvatorij s gotovo idealnim, orografskim, meteorološkim, navigacijskim i oceanografskim uvjetima, pored slikovitosti obalnog pojasa i značajnih povijesno-kulturnih vrijednosti.²⁰ Tako se i u Jugoslaviji 67% turističkog prometa ostvaruje u jadranskom obalnom pojasu i na otocima, a inozemnog čak 86%.

Već u samom nazivu ove djelatnosti očitava se njena dvojna valjanost, bez obzira da li se ova djelatnost promatra prema proizvodnim kapacitetima (brodovi uzeti kao sredstvo rada), stručnoj strukturi radnika, ekonomsko-pravnom tretmanu ili tehnologiji – što sve zahtijeva i primjenu specifičnih parametara pri valorizaciji i ocjeni efekata i produktivnosti rada. Pri ovom sagledavanju bitnih pitanja u nautičkom turizmu valjalo bi prije svega uzimati u obzir tržišne specifičnosti i to ne samo sa stajališta vremena već i prostora. Ova djelatnost, naime, na trenutke i u posebnim slučajevima poprima izrazito pomorske značajke, ili preciznije, značajke broderske djelatnosti, a katkad i one druge, turističke djelatnosti, posebno u slučajevima kada se pomorsko-

turistička plovidba promatra sa stajališta tržišta koje je to definirano i poznato, kao što je to turističko tržište. Ove karakteristike omogućuju i pravilno usmjeravanje istraživanja.

Pod utjecajem brojnih činitelja koji djeluju na ubrzanje privredni i društveni razvoj razvijenih evropskih zemalja i svijeta uopće, potražnja za uslugama u nautičkom turizmu vrlo dinamično raste, a time i važnost ovog oblika turizma.²² Tako je u Evropi potencijalna potražnja povećana s 2,7 mln nautičkih plovila u 1975. na 4,5 mln u 1980. godini, dok je prosječna godišnja stopa rasta nautičkih plovih jedinica kod većine zemalja značajno nula u razvoju nautičke potražnje bila iznad 10%.

Nautički turizam i u nas poprima one odlike koje posjeduju ova pomorsko-turistička plovidba u svijetu: 1. sve je masovnije i sve manje povlastica isključivo bogate turističke klijentele. Ovoj masovnosti znatno je doprinijela i nautičko-turistička potražnja koja se posljednjih godina usmjerava na kolektivnu nabavu i organizirani način korištenja plovih objekata (udruživanje više suvlasnika pri kupnji zajedničkog nautičkog plovila, udruživanje nautičara u jahting-klubove i jedriličarske saveze). 2. Potražnja mnogih emitivnih turističkih zemalja, u koje se ubraja i Jugoslavija, razvija se brže od ponude zbog potrebe angažiranja relativno velikih sredstava za izgradnju prihvatnih i pratećih nautičkih kapaciteta. 3. Ostvaruje se mnogo veća stopa rasta u odnosu na ostale vrste turizma. 4. Brže se razvija u onim zemljama koje posjeduju vlastitu nautičku flotu pa makar i uz minimalne prirodne uvjete, ali uz pravnu regulativu koja prati razvoj i zahtjeve nautičke potražnje. 5. Nautički turisti u prosjeku troše mnogo više nego ostali turisti te stoga mnoge receptivne turističke zemlje potiču razvoj nautičke ponude.

Razvitak nautičkog turizma na našoj obali nije pratio primjerena politika razvoja (izostali su razrađeni i sveobuhvatni planovi) te su se servisni i opskrbni centri razvijali najčešće u skladu s lokalnim potrebama ili potrebama općeg turističkog razvoja pojedinih područja i naselja, a neophodni sadržaji za razvoj nautičkog turizma nastajali su jedino u većim naseljima ili turistički razvijenim središtima.

Podaci pokazuju da se povećava broj plovila inozemnih turista u našim vodama kao i broj plovih objekata kojima se koristi stanovništvo i domaći turisti. Prema procjeni, Jugoslavija danas raspolaže s više od 70 tisuća plovila s karakteristikama sportsko-ribarske i izletničko-rekreacijske flote.

Kod politike dugoročnog razvoja nautičkog turizma u našim vodama treba voditi računa o direktnom interesu, tj. razvoju vlastite nautičke flote, domaće proizvodnje brodova, nautičke opreme i motora, otvaranju novih radnih mjesta, ostvarenju deviza i osposobljavanju novih kadrova. Posebnu pozornost treba posvetiti ostvarivanju uvjeta za povećanje zanimanja stranih nautičara za našu obalu i more.²³ Također i poboljšanje kvalitete usluga, proširenje ponude i pratećih sadržaja, produženju nautičke turističke sezone, boljoj propagandi na međunarodnom nautičkom turističkom tržištu, jačanju djelatnosti zakupa nautičkih plovila, boljem korištenju postojećih kapaciteta i obučavanju potrebnog specijaliziranog kadra.²⁴

Prostora i realnih okvira za naš veći udjel u evropskom nautičkom turizmu ima, uz već poznatu činjenicu da našom obalom krstari tek 3% od svih plovila namijenjenih rekreacijskom turizmu u Sredozemlju. Neovisno o postojanju gotovo idealne obale za razvoj ove djelatnosti, jedino osmišljeni planovi i programi razvoja koji počivaju na našim realnim mogućnostima za razvoj nautičkog turizma, mogu uroditi pravim rezultatima koji će postupno, ali sigurno i trajnije povećati naš udjel u svjetskoj turističkoj nautici i donijeti nam odgovarajući devizni ekvivalent.

5. ZAKLJUČAK

Društveni plan razvoja u narednih nekoliko godina treba posebno i vrlo istaknuto mjesto i razvoju pomorstva i turizma.

tržišta koje je točno tržište. Ove nam vanje istraživanja djeluju na ubrzanje razvoja tih zemalja i svijeta turizmu vrlo dano turizma.²² Tako je u mlm nautičkih plo- : prosječna godišnja šine zemalja značaj- y%.

e odlike koje poja- tu: 1. sve je masov- turističke klijente- itičko-turističko po- a kolektivnu nabavu tata (udruživanja) nautičkog plovila- driličarske saveza- ilja, u koje se ubra- potrebe angažiran- tih i pratećih na- topa rasta u odnos- nim zemljama kog- uz minimalne po- ati razvoj i zahtje- ku troše mnogo viš- e turističke zemlje

j obali nije pravi- ňeni i sveobuhvat- razvijali najčešće u- čeg turističkog na- i sadržaji za razvo- aseljima ili turistič-

plovila inozem- objekata kojima s- rocjeni, Jugoslavi- s karakteristikama- e.

čkog turizma u na- izvoju vlastite na- tičke opreme i me- varenju deviza i- rnost treba pokli- a stranih nautičar- u kvalitete usluga- nju nautičke tur- odnom nautičkom- i nautičkih plovila- žavanju potreba

idjel u evropskom- ieu da našom ob- nih rekreacijskim- lju gotovo ideal- ni planovi i prog- čnostima za razvo- tatima koji će po- svjetskoj turističkoj- ivalent.

koliko godina dop- norstva i turizma

POZIVNE BILJEŠKE

1. **M. SAVIĆ:** Saobraćaj kao faktor razvoja turizma. Beograd 1977, str. 16.
2. **T. DELIBAŠIĆ:** Uloga morskog brodarstva u razvoju turizma na jadranskoj obali (disertacija). Zagreb 1988, str. 248.
3. **A. MARSHALL:** Industry and Trade. London 1920, str. 23.
4. **V. JADREŠIĆ:** Turizam u Nacionalnom parku Kornati (studija). Turizam, 37(1989)2, str. 33–34.
5. **V. CERIĆ:** Važnost turizma za narodnu privredu. Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1972, knj. 18, str. 17–23.
6. **O. FIO:** Primjena suvremene koncepcije u organizaciji redovnog pomorskog obalnog povezivanja. Zbornik Pravnog fakulteta, Split 1979, knj. XVI, str. 269–278.
7. **A. TURINA:** Neka razmišljanja o mješovitom, kombiniranom, integralnom i intermodalnom prijevozu. Rijeka 1974, str. 10.
8. **T. DELIBAŠIĆ:** op. cit., str. 218.
9. **B. JAKAŠA:** Sistem plovidbenog prava Jugoslavije – Prijevoz putnika. Zagreb 1984, str. 1–59.
10. **I. MARKOVIĆ:** Nove tehnologije transporta i njihov utjecaj na privredu. Zagreb 1985, str. 272–281.
11. **T. DELIBAŠIĆ:** Poslovna politika obalnog linijskog brodarka u uvjetima zatvorenog, monopoliziranog tržišta, Marketing, 6(1975)6, str. 42–44.
12. **A. VLAŠKALIN:** Značajna prestrukturiranja u pomorskom saobraćaju i organizaciono-pravno usaglašavanje prema novim tendencijama transporta. Pomorski zbornik, Rijeka 1974, knj. 12, str. 71–85.
13. **V. PERTOT:** Razvoj modernog svjetskog tržišta. Ljubljana 1962, str. 23.
14. **E. ŠTAJNER:** Putevi izlaska iz krize – Kraj licencomanije. Privredni pregled, 38(1989)9025, 18–20 mart, str. 3.
15. **A. DULČIĆ:** Integralni promet – pojam i koncept primjenjen i na putnički promet. Slobodna Dalmacija, 42(1985), 11. m1j, str. 4.
16. **B. MAMULA:** Ratno iskustvo Mornarice NOVJ u svijetlu savremene koncepcije odbrane na Jadranu, Pomorski zbornik, Rijeka 1972, knj. 10, str. 15–49.
17. **Z. JELINOVIĆ:** Poboljšanje veze između Jadrana i zaleđa, bitan element u prometnoj valorizaciji Hrvatske. Naučno savjetovanje "Prometna valorizacija Hrvatske", Zagreb 1971, str. 137–149.
18. **B. PRIKRIL:** Integralni transport kao element marketinga. Zbornik sa savjetovanja Društva za marketing, Rijeka 1976, str. 48.
19. **A. APOLONIO:** Determinante suvremenog nautičkog turizma. Dubrovnik 1971, str. 23.
20. **T. DELIBAŠIĆ:** Komercijalna valorizacija sportova na vodi. VI savjetovanje Turističke konferencije Južnog Jadrana, Dubrovnik 1976.
21. **T. DELIBAŠIĆ:** Primjena suvremene koncepcije marketinga u pomorskoj privredi s posebnim osvrtom na pomorsku turističku plovidbu. Privreda Dalmacije, 14(1977)6, str. 33.
22. **D. ALFIER:** Planski razvitak turističke zabavne navigacije. JAZU, Zagreb 1971, str. 353.
23. **A. APOLONIO:** Smjernice razvojne politike nautičkog turizma na Jadranu (u knjizi: Važnost turizma za narodnu privredu. Rijeka 1972, str. 96–101).
24. **O. FIO:** Novi profili stručnosti za potrebe marina (u knjizi: Kadrovi turističke privrede. Zagreb 1972, str. 101–103).
25. **D. ALFIER:** Zaštita prirode u razvijanju turizma. Zbornik radova Fakulteta za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik 1976.

SUMMARY

PASSENGER SERVICES ON THE ADRIATIC IN THE SERVICE OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

This paper deals with the meaning and current status of traffic links between the coastal area and the islands from the aspect of economic, tourist and demographic development of the islands, serving the author to expose subsequently the fact that the combined transport on the mainland-islands route has been assigned inadequate attention while the positive examples of some other countries have not been followed as fully as required. The author sees our chance in the development of nautical tourism in the light of world-wide tendencies and attractiveness of our coast and advocates the advancement of this industry.